



Les impacts économiques et sociaux de la transformation d'une station de métro en pôle d'échanges. Ville de Samambaia (District Fédéral-Brésil)

Professeur José Augusto Abreu Sá Fortes

Faculté de Technologie

Département d'Engineering Civil

Programme de Troisième Cycle de Transports

Université de Brasília – Brasília - Brésil

afortes@unb.br

RESUME

L'article envisage les impacts potentiels de la transformation d'une station de métro en "pôle d'échanges", quand on permet à l'utilisateur de passer du transport à la mobilité. Il s'agit de présenter les modalités d'aménagement du lieu d'interface entre les différents modes de déplacements et de prévoir les interventions nécessaires pour assurer le développement de la fonction de centralité et pour ainsi améliorer les indices socio-économiques des villes-dortoirs. Il s'agit de voir comment par l'intermédiaire des pôles d'échanges on peut inclure les villes-dortoirs dans les réseaux des villes productives, créatrices de valeur. L'organisation des transports de masse, principalement par la mise en œuvre des pôles d'échanges, a un rôle crucial à jouer dans l'actuelle transformation de la « métropole ». (Mayer, Grostein e Biderman, 2004:30).

1. Du transport à la mobilité : l'accessibilité et la centralité des terminaux intermodaux.

Au Brésil, les années 50 ont été marquées par le choix d'une politique économique de substitution des importations, avec l'adoption de plusieurs mesures visant à la structuration et à la consolidation d'un parc industriel, comprenant notamment l'implantation et le développement de l'industrie automobile. Ce processus d'industrialisation et par voie de conséquence la croissance de l'urbanisation ont provoqué le début du « rodoviarismo », c'est à dire le remplacement des déplacements en tramway par l'usage de l'autobus et de la voiture individuelle. C'est le déclin du système ferroviaire, avec l'abandon des rails, la fermeture des stations et des infrastructures implantées pour le tramway. A la base de l'affirmation de l'« ère de l'automobile », l'intervention de l'Etat a été très forte dans la



formulation des politiques industrielles et des politiques urbaines ainsi que dans le financement des infrastructures économiques.

L'implantation des industries dans les espaces urbains structurateurs des « pôles économiques » a été synonyme de création d'emplois et de croissance économique. Ce processus d'industrialisation a eu des impacts sur le développement régional. Les activités motrices et leurs effets de polarisation spatiale ont permis de promouvoir directement la croissance urbaine et la hiérarchisation des réseaux urbains et régionaux.

Actuellement ce paradigme n'est plus valable car, globalement, l'industrie n'est plus créatrice d'emplois. De plus en plus elle amplifie la différenciation qualitative et salariale des nouveaux postes de travail dans le cadre de petites unités techniques et économiques très spécialisées et transfère de nombreuses activités à la périphérie internationale.

Au début des années 90, le processus de globalisation, avec les changements dans les paradigmes technologiques et d'organisation, avec la mobilité croissante des facteurs de production, l'expansion des moyens de communication, essentiellement des technologies de l'information (électronique et informatique), a transformé les activités économiques des villes, concentrant les services financiers, administratifs et de gestion. « Le résultat de cette situation est que certaines villes, en fonction de leur importance stratégique régionale et internationale, ont connu des modifications économiques très importantes et par voie de conséquence des transformations formelles et structurelles. (Grahan et Mavin ; 2001 :14 ; in Gimenes, 2005) ».

La Métropole contemporaine délaisse la suprématie de la forme pour gagner en matière de fonction, délaisse l'espace pour avoir le temps : dans la Métropole moderne la croissance illimitée a produit un organisme « *expandido, extenso, multifacetado e setorize, onde o traçado viário buscava reforçar a estrutura e fazer face à dispersão; já na Metrôpole contemporânea, a forma e a continuidade do tecido urbano deixam de ser metas para tornar-se condicionantes. (...) a dinâmica que se instalou no território metropolitano contemporâneo está, aceleradamente, diluindo a forma urbana* ». (Mayer, 2000) in Gimenes, 2005.

Concernant la localisation des unités industrielles, la minimisation des coûts de transport, en rapport avec la répartition des matières premières et avec l'organisation spatiale du marché, est aujourd'hui un facteur insuffisant pour déterminer le choix des entrepreneurs.



Dans la stratégie de localisation sont prises en compte les données relatives à la présence de main d'œuvre scientifiquement et techniquement qualifiée, la qualité et la diversification des services, la proximité des réseaux scientifiques et professionnels, la facilité d'accès aux petites entreprises pour la sous-traitance des services, la qualité de vie et le niveau des coûts de production.

C'est la possibilité d'organisation et d'articulation des agents économiques, basée sur la capacité organisationnelle de générer l'information et de la transformer en connaissance, qui a permis une meilleure productivité et une meilleure compétitivité de l'économie. Selon Castells » «La nueva economía es, ni más ni menos, que la economía informacional, el nuevo tipo de economía, um nuevo modelo productivo que se bas en la utilización de nuevas y poderosas tecnologías de información y, sobre todo, tecnologías en la comunicación entre redes de ordenadores, incluyendo internet » (Castells, 2007).

Dans les villes, les systèmes de transport souffrent d'être indépendants les uns des autres, avec une variété de degrés de compatibilité de la maille et de la vie urbaine, et de fonctionner en réseaux de centralité. Pour la mobilité, les transports plus que par le passé, vont prendre une importance fondamentale dans ce processus. Le système métro-ferroviaire et en particulier les stations d'intermodalité exercent des fonctions d'une extrême importance pour la structuration et la restructuration urbaine et métropolitaine. « L'efficience des transports de masse trouve dans les stations intermodales l'équipement le meilleur pour répondre aux exigences de la circulation dans la métropole contemporaine. Simultanément, la station organise les fonctions à l'échelle locale, les associe à la structure généralement polycentrique qui caractérise ce type de métropole et met en relation les fonctions et l'usage liés à la même maille de transport »(Gimenes, 2005).

C'est dans le cadre de ces concepts de pôles d'échanges, de centralité, de mobilité, essentiels dans l'étude de la structuration des espaces, des déplacements et même du développement économique des villes, que se développe la recherche, avec la station de métro comme inducteur d'une nouvelle urbanité. Plusieurs organismes et de nombreux chercheurs travaillent sur ces principes dont on présente ci-après les définitions : «À la fois lieu de concentration et de rayonnement, le pôle d'échanges est souvent un espace de centralité urbaine; le flux de voyageurs qu'il attire engendre des activités commerciales bien au-delà du quartier dans lequel il est inséré ». (Info Predit, 2007). "Station areas are potential



nodes in emerging transport and information networks”. (Spit e Bertolini, 1998:7) in Gimenes, 2005.

« Le développement des concepts de rénovation et de réhabilitation urbaine et le résultat des expériences tentées montrent que les complexes ferroviaires et les ports délaissés, les quartiers abandonnés ainsi que les centres historiques dégradés ont l’opportunité d’être réintégrés et de proposer des espaces propices au développement d’une nouvelle urbanité ». (Mayer e Izzo, 1999:120) in Gimenes, 2005.

Le quartier de Samambaia, espace urbain périphérique de Brasília, marqué par une ségrégation sociale importante, a été l’endroit choisi pour apporter ces changements, par l’aménagement d’une station du métro, sur la base des concepts contemporains de mobilité, d’accessibilité et d’intermodalité

2. La station du métro de Samambaia en tant que « Pôle d’échanges »

Au Brésil, dans le District Fédéral, le système de transports publics est opéré par douze entreprises, possédant un parc d’environ trois mille cent véhicules, effectuant quatre cent quatre vingt mille voyages par mois et assurant le déplacement de plus de dix sept millions de voyageurs. Ce système inclut un réseau de métro long de quarante deux kilomètres avec seize stations en fonctionnement, animé par vingt trains en service, transportant environ cent mille voyageurs par semaine. Ce métro a été installé sur le principal axe de mobilité du District Fédéral, l’axe Ouest, desservant les villes de Guar, guas Claras, Taguatinga, Ceilndia, Samambaia et Brazlndia, importantes composantes du District Fédéral, avec une population de près d’un million de personnes.

En dépit de ces caractéristiques, l’intégration, dans le système de transports publics, n’existe pas : la technologie est ancienne, la productivité est très basse. La situation est difficile car, si d’une part le service de transport urbain est déficient, d’autre part les modalités d’occupation de la périphérie de l’aire métropolitaine ne reflètent pas,  l’échelle urbaine et régionale, les forces de concentration et de dispersion que connaissent par ailleurs les villes contemporaines. Le métro dessert des espaces qui apparaissent comme des villes dortoirs, qui possèdent des indices humains très bas (IDH 0,781), qui sont sans réelle



perspective de création d'emplois, de développement des services sociaux, de loisir ou de culture, etc.

Dans ces conditions, si une rapide intervention de l'État ne se produit pas pour faciliter l'installation d'entreprises, l'implantation de commerces, l'opportunité de loisirs, donnant à cette population des meilleures conditions de travail et de vie, ces espaces géographiques sont condamnés à devenir des foyers de violence et de délinquance. On se demande quels types d'interventions seraient susceptibles d'éviter une explosion sociale? Est-ce par l'intermédiaire des ces interventions, avec des capitaux publics et privés, que l'on pourra inscrire ces villes dans le réseau, que Castells appelle le réseau de la nouvelle économie informationnelle?

Certes il existe un Plan de restructuration et d'intégration des transports pour l'ensemble du District Fédéral, avec un financement approuvé par la Banque Mondiale ainsi qu'un autre plan d'intégration de Brasília avec les villes-satellites, par une voie urbaine inter-quartiers, d'une conception identique à celle du système qui a été planifié et réalisé à Curitiba. Il est prévu "un système de transports public si efficace qu'en très peu de temps il sera accepté par la majorité de la population" d'après l'architecte Jaime Lerner dans le journal brésilien Valor Econômico du 03/03/2008.

Cependant, dans aucun de ces plans où l'on affirme pourtant une volonté d'efficacité maximale, il n'est question de "pôles d'échanges". Les arrêts envisagés pour servir à l'embarquement et au débarquement du Véhicule Léger -VLT-, prévus pour être implantés jusqu'en 2010, sont les mêmes que ceux qui ont été réalisés à Curitiba. Il va être très difficile à Brasilia de concevoir un terminal qui soit plus qu'un espace de passage, comme on le conçoit et comme on le réalise en France dans les pôles d'échanges. "Dépose automobile, marche, vélo, bus ou tramway, métro, train, et même avion: physiquement, un pôle d'échanges est un lieu d'interface entre différents modes de déplacement... le voyageur doit y trouver l'accueil, le guidage qui facilitera ses choix de mobilité, la vente des titres de transport, mais aussi la restauration, la vente de la presse, les salles d'attente confortables et sûres, tout ce qui peut contribuer à agrémenter son trajet". (InfoPredit, 2007).



Conclusion

L'article envisage, au niveau théorique, d'étudier les impacts de la transformation d'une station de métro en "pôle d'échanges", quand on permet à l'utilisateur de passer du transport à la mobilité. Il s'agit d'étudier l'aménagement du lieu d'interface entre les différents modes de déplacements, de prévoir les interventions nécessaires pour assurer le développement de la fonction de centralité et ainsi améliorer les indices socio-économiques des villes-dortoirs. Il s'agit de voir comment par l'intermédiaire des pôles d'échanges on peut inclure les villes-dortoirs dans les réseaux des villes productives, créatrices de valeur. L'organisation des transports de masse, incluant la mise en œuvre des pôles d'échanges, a un rôle crucial à jouer dans l'actuelle transformation de la « métropolis ». (Mayer, Grostein e Biderman, 2004:30).

Méthodologie

L'expérience de la France et plus précisément de Paris sur ce sujet est particulièrement riche ; c'est ce qui nous conduit à proposer d'étudier les opérations et de vivre les nombreuses interventions actuellement engagées. Le gouvernement français, par l'intermédiaire du « Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres – PREDIT », du Ministère chargé de la recherche des transports, de l'environnement et de l'industrie, soutient plusieurs études et même des projets en coopération, comme celui de Bahn.Ville 2 dans la région stéphanoise. Ce projet, s'inscrit dans la coopération franco-allemande Deufrako, qui vise à expérimenter et à promouvoir de nouvelles démarches de travail en commun sur l'aménagement des pôles d'échanges et, au-delà, sur la coordination des politiques de développement ferroviaire régional et des politiques d'aménagement urbain. (InfoPredit, 2007).

La prise en compte de la vaste bibliographie constituée dans le cadre de ces expériences, en particulier de celles qui sont menées par la RATP, constituera la base de notre méthodologie. L'étude de ces travaux permettra de saisir les procédures et de connaître les interventions qui ont été menées dans le cadre de ces projets. On se propose d'appréhender et d'évaluer les principaux aspects qu'on appellera institutionnels et fonctionnels. La première analyse consiste à étudier les institutions, leur coordination et leur efficacité dans l'exécution des projets. L'analyse fonctionnelle consiste à étudier les



interventions et les procédures engagées pour la transformation des gares et des terminaux en pôles d'échanges.

Des entreprises du bâtiment et de la construction manifestent un grand intérêt pour le projet : il existe une spéculation immobilière importante, malgré les indices socio-économiques très bas. Le développement du projet fait apparaître une multitude de questions interdisciplinaires et révèle un grand nombre de contradictions : un véritable défi pour les chercheurs !.

Bibliographie

CASTELLS, Manuel; A sociedade em rede; São Paulo, Paz e Terra, 1999;

_____ ; Nueva economía y política urbana; La Factoría, n° 33, Madrid, 2007;

GIMENES, Lourenço Urbano; “Estação intermodal como gerador de centralidades Metropolitanas: o nó metroviário da Luz”; in Transporte Metroviário: mobilidade e desenvolvimento econômico, CBTU, Rio de Janeiro, 2005;

INFOPREDIT, Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres, n° 16, França, 2007.